

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Rainer Rothfuss, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/527 –**

Schienenersatzverkehr zwischen Friedrichshafen und Ravensburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Vom 6. März bis zum 8. Juni 2026 wird gemäß den Angaben der Deutschen Bahn AG die Bahnstrecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg für 94 Tage gesperrt sein. Grund für die Sperrung sollen notwendig gewordene Austausche der Eisenbahnbrücken in Friedrichshafen und in Meckenbeuren sein (www.suedkurier.de/region/bodenseekreis/bodenseekreis/diese-bahn-baus-tellen-gibt-es-2026-zwischen-ravensburg-und-friedrichshafen;art410936,12325867).

Während der dreimonatigen Sperrung wird es Schienenersatzverkehre geben, die statt elf Minuten mehr als eine halbe Stunde für diese Strecke benötigen werden (www.schwaebische.de/regional/bodensee/friedrichshafen/bahn-verteidigt-dreimonatige-sperre-der-schienen-zum-bodensee-3578151).

Vorschläge des Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbundes (Bodo), mittels des Einbaus einer zusätzlichen Weiche in Meckenbeuren den Zugverkehr zwischen Ravensburg und Meckenbeuren aufrechterhalten zu können, wurden seitens der DB AG mit dem Hinweis auf weitere Arbeiten an der Bahnstrecke in Meckenbeuren, die keinen Zugverkehr zwischen Ravensburg und Meckenbeuren erlauben würden, abgelehnt (www.schwaebische.de/regional/bodensee/friedrichshafen/bahn-verteidigt-dreimonatige-sperre-der-schienen-zum-bodensee-3578151).

Bereits vor mehreren Jahren ist die Strecke Ulm-Friedrichshafen-Lindau elektrifiziert worden (nachhaltigkeit.deutschebahn.com/de/news/elektrifizierung-suedbahn-bw). Die in den betreffenden Landkreisen zuständigen Landräte kritisieren, dass der Austausch der baufälligen Brücken nicht bereits während dieser Arbeiten durchgeführt wurden und in Folge eine erneute Sperrung stattfinden wird (www.schwaebische.de/regional/bodensee/friedrichshafen/sperrung-der-suedbahn-fahrgaeste-werden-in-den-bus-gezwungen-news-3588220).

1. Zu welchem Zeitpunkt hat die Deutsche Bahn AG bzw. die entsprechende Konzerntochter nach Kenntnis der Bundesregierung beschlossen, die Eisenbahnbrücken in Meckenbeuren und Friedrichshafen auszutauschen?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn (DB AG) nähern sich die Bauwerke gemäß statischen Berechnungen dem Ende ihrer technischen Restnutzungsdauer im Jahr 2026. Mit der Planung, Grundlagenermittlung und Voruntersuchung zur Erneuerung der Bauwerke ist im Jahr 2018 begonnen worden.

2. Wäre es nach Kenntnis der Bundesregierung technisch und organisatorisch möglich gewesen, zeitgleich mit der Elektrifizierung der Strecke zwischen Ulm und Lindau auch die beiden Brücken auszutauschen?

Nach Auskunft der DB AG war in der Planungs- und Realisierungsphase zur Elektrifizierung Südbahn die Notwendigkeit zur Erneuerung der Bauwerke noch nicht gegeben. Die Realisierung der beiden Brückenbaumaßnahmen parallel zu den Bauarbeiten zur Elektrifizierung der Südbahn wäre baubetrieblich zudem nicht möglich gewesen.

3. Wenn eine gleichzeitige Elektrifizierung und ein Austausch der baufälligen Brücken technisch und organisatorisch möglich gewesen wären, weshalb wurden die Maßnahmen nicht koordiniert?

Nach Auskunft der DB AG wiesen die Brücken zum Zeitpunkt des Projekts Südbahn gemäß der regelmäßig durchgeführten Bauwerksuntersuchungen nicht erneuerungsbedürftige Zustandskategorien auf. Erst im Jahr 2018 seien Erneuerungsbedarfe für beide Brücken festgestellt worden. Zu diesem Zeitpunkt war mit der Umsetzung der Elektrifizierung bereits begonnen worden.

4. Welche weiteren Baumaßnahmen an der Bahnstrecke zwischen Meckenbeuren und Ravensburg werden nach Kenntnis der Bundesregierung ggf. zusätzlich zum Austausch der Brücken in Meckenbeuren und Friedrichshafen während der geplanten Sperrung durchgeführt?

Nach Auskunft der DB AG folgende Baumaßnahmen realisiert:

- Erneuerung Eisenbahnüberführung (EÜ) Niederbiegen
- EÜ Meckenbeuren,
- Erneuerung Fußgängersteg (FÜ) + Neubau Bahnsteig,
- EÜ Friedrichshafen,
- Erneuerung Bahnübergang
- Modernisierung Bahnhof Aulendorf,
- Elektronisches Stellwerk Aulendorf,
- weitere kleinere Instandhaltungsmaßnahmen (z. B. Kappenerneuerung an der Straßenüberführung Meersburger Straße und Brückeninspektionen)

5. Inwiefern werden die in Frage 4 erfragten zusätzlichen Bauarbeiten dazu beitragen, dass der Einbau von Weichen in Meckenbeuren und die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs zumindest zwischen Ravensburg und Meckenbeuren unmöglich ist (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Wäre es nach Kenntnis der Bundesregierung technisch möglich, zwischen Meckenbeuren und Ravensburg den Bahnverkehr für die Zeit des Brückenaustausches aufrechtzuerhalten, ggf. auch im eingleisigen Pendelverkehr ohne Nutzung von Weichen?
7. Wenn Frage 6 bejaht wird, welche Maßnahmen mit welchem zusätzlichen Kostenaufwand wären dafür notwendig gewesen?

Die Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist aufgrund der örtlich gegebenen Signal- und Stellwerkstechnik die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs parallel zu den Bauarbeiten nicht möglich.

Die Dauer Planungs- und Bauleistungen für den Einbau einer zusätzlichen Weiche und die Anpassung der Signal- und Stellwerkstechnik hätte nach Auskunft der DB AG mindestens 18 Monate gedauert, und die zu erwartenden Kosten wurden auf über 1 Mio. € geschätzt.

8. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen der DB AG bzw. der für die Bauarbeiten zuständigen Konzerntochter der DB AG Gespräche mit dem Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (Bodo) und mit Landräten der betroffenen Landkreise gegeben?
9. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens des Bodo oder seitens der Landräte Bedenken gegen die Einrichtung des Schienenersatzverkehrs gegeben, und sind von diesen konkrete Lösungsvorschläge unterbreitet worden, und wenn ja, wie haben die Vertreter der DB AG oder ihrer Konzerntochter darauf reagiert?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden seit dem Jahr 2021 die erforderlichen Sperrpausen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), zu denen auch die bodo-Verkehrsunternehmen des Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund zählen, besprochen. Die EVU haben sich für eine längere Sperrung (82 Tage Sperrung) ausgesprochen.

10. Welche Alternativen zu den geplanten Bau- bzw. Sanierungsvorhaben auf der Bahnstrecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg, die zumindest einen eingeschränkten Betrieb gewährleistet hätten, wurden durch die DB AG ggf. geprüft, und welche rechtlichen, technischen und/oder betrieblichen Gründe lagen vor, diese nicht zu realisieren?
11. Sofern keine Alternativen zu den geplanten Bau- bzw. Sanierungsvorhaben auf der Bahnstrecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg durch die DB AG geprüft wurden, aus welchen Gründen unterblieb die Prüfung von Alternativen, die zumindest einen eingleisigen Betrieb der Strecke mit eingeschränktem Angebot gewährleistet hätte?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG hätte eine eingleisige Betriebsführung zu erheblichem Mehraufwand geführt. Hierfür wären im zusätzliche Streckensperrungen

und umfangreiche Bauarbeiten zur technischen Anpassung notwendig gewesen. Zudem hätte diese Variante erhebliche Eingriffe in Bezug auf umweltrechtliche Themen mit intensiven Abstimmungen und ggf. weiteren Kosten zur Folge gehabt. Mit der Bündelung der Maßnahmen wurde die geringstmögliche Streckensperrung und Auswirkung auf die Fahrgäste erreicht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.